REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XXXV - Nº 1391 Bogotá, D. C., viernes, 25 de septiembre de 2026 EDICIÓN DE 17 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁSQUEZ
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 330 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se establece una condición especial de pago de las multas por infracciones a las normas de tránsito y de transporte y de los servicios de grúa y parqueadero o patios, se dictan medidas para la descongestión de los patios de los organismos de tránsito, el saneamiento y actualización de los registros públicos vehiculares, la garantía del debido proceso en el régimen sancionatorio de tránsito y se dictan otras disposiciones.

Señor

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ

Secretario General

Cámara de Representantes

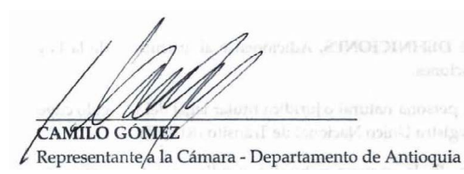
Asunto. Radicación de Proyecto de Ley.

Respetado Secretario,

De conformidad con lo establecido en la Ley 5ª de 1992, nos permitimos presentar para consideración de la honorable Cámara de Representantes el proyecto de ley, *por medio de la cual se establece una condición especial de pago de las multas por infracciones a las normas de tránsito y de transporte y de los servicios de grúa y parqueadero o patios, se dictan medidas para la descongestión de los patios de los organismos de tránsito, el saneamiento y actualización de los registros públicos vehiculares, la garantía del debido proceso en el régimen sancionatorio de tránsito y se dictan otras disposiciones.*

“Ley Paz y Salvo Vial: Alivios para Fotomultas y Deudas de Tránsito”.

Cordialmente,



CAMILO GÓMEZ
Representante a la Cámara - Departamento de Antioquia

PROYECTO DE LEY NÚMERO 330 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se establece una condición especial de pago de las multas por infracciones a las normas de tránsito y de transporte y de los servicios de grúa y parqueadero o patios, se dictan medidas para la descongestión de los patios de los organismos de tránsito, el saneamiento y actualización de los registros públicos vehiculares, la garantía del debido proceso en el régimen sancionatorio de tránsito y se dictan otras disposiciones.

“Ley Paz y Salvo Vial: Alivios para Fotomultas y Deudas de Tránsito”

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

ARTÍCULO 1 °. OBJETO. La presente ley tiene por objeto (i) establecer, por única vez, una condición especial de pago en favor de los deudores de multas por infracciones a las normas de tránsito y de transporte y de las obligaciones causadas por concepto de servicios de grúa y parqueadero o patios, (ii) facilitar el saneamiento de la cartera de los organismos de tránsito y el retiro de los vehículos

inmovilizados, contribuyendo a la descongestión de los patios del país, (iii) sanear y actualizar los registros públicos vehiculares mediante la fijación de un término máximo a las medidas cautelares administrativas sobre automotores, la depuración de las obligaciones prescritas y la habilitación del traspaso a persona indeterminada, y (iv) precisar el régimen de responsabilidad del propietario y las garantías del debido proceso en el procedimiento contravencional de tránsito.

ARTÍCULO 2°. ADICIÓN DE DEFINICIONES. Adiciónense al artículo 2° de la Ley 769 de 2002 las siguientes definiciones.

"Propietario de vehículo. Es la persona natural o jurídica titular legal del vehículo cuyo nombre aparece inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Dueño o tenedor de vehículo. Es la persona natural o jurídica que tiene posesión material sobre el vehículo, para gozar y disponer del mismo, pero que no perfeccionó el trámite de traspaso ante el RUNT.

Presunto infractor de normas de tránsito. Es la persona a la que se ha notificado la comisión de una infracción de tránsito, pero que aún no ha sido declarada responsable formalmente por la autoridad competente.

Infractor de normas de tránsito. Es la persona respecto de la cual se ha demostrado, con plena garantía del debido proceso, el incumplimiento de las normas de tránsito o transporte, lo que conlleva la imposición de una sanción. De manera excepcional, también podrán ser declarados infractores los propietarios de los vehículos registrados legalmente en el RUNT, sean personas naturales o jurídicas, así como los dueños, poseedores o tenedores de vehículos, entendidos como quienes, habiendo adquirido legalmente el automotor sin formalizar el registro de propiedad, ejerzan de manera material, continua y voluntaria el derecho de dominio sobre el vehículo, usándolo, disponiendo de él o percibiendo sus frutos, siempre que la autoridad de tránsito demuestre su participación en la conducta o el incumplimiento negligente de los deberes que la ley les impone. La sola condición de propietario registral, dueño, poseedor o tenedor no constituye fundamento suficiente para la imposición de la sanción, de conformidad con el parágrafo 1° del artículo 129 de este código".

CAPÍTULO II

Condición especial de pago

ARTÍCULO 3°. CONDICIÓN ESPECIAL DE PAGO DE MULTAS DE TRÁNSITO. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por el término de seis (6) meses, los infractores que tengan pendiente el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito impuestas con anterioridad a la promulgación de esta ley, incluidos quienes estén pagando o hayan incumplido acuerdos de pago, podrán acogerse, junto con la exoneración del cien por ciento (100%) de los intereses de mora causados, a los siguientes beneficios sobre el capital de la obligación.

1. Descuento del cincuenta por ciento (50%) del valor del capital de la multa, si el pago total se realiza dentro de los tres (3) primeros meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.

2. Descuento del veinticinco por ciento (25%) del valor del capital de la multa, si el pago total se realiza dentro del cuarto (4°) o quinto (5°) mes siguiente a la entrada en vigencia de la presente ley.

3. Descuento del quince por ciento (15%) del valor del capital de la multa, si el pago total se realiza dentro del sexto (6°) mes siguiente a la entrada en vigencia de la presente ley.

PARÁGRAFO 1º. Para acceder a los beneficios de que trata este artículo no será exigible la asistencia a curso pedagógico sobre normas de tránsito.

PARÁGRAFO 2º. Los beneficios aquí previstos cobijan igualmente las costas y gastos del proceso de cobro coactivo, con excepción de las sumas ya pagadas, las cuales no serán objeto de devolución ni compensación.

PARÁGRAFO 3°. La condición especial de pago será aplicable a personas naturales y jurídicas. Tratándose de multas impuestas por infracciones detectadas con ayudas tecnológicas que se encuentren a nombre de personas jurídicas, se autoriza el descuento correspondiente sin exigencia de asistencia a curso de reeducación, toda vez que la persona jurídica no puede asistir de forma física.

PARÁGRAFO 4°. La condición especial de pago establecida en el presente artículo no afecta las destinaciones de los recursos previstas en los artículos 10 y 160 de la Ley 769 de 2002.

ARTÍCULO 4°. CONDICIÓN ESPECIAL DE PAGO DE MULTAS POR INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRANSPORTE. Autorizase, por única vez y durante el mismo término del artículo 3° de la presente ley, una condición especial para el pago de las obligaciones e intereses de mora derivados de sanciones por infracciones a las normas de transporte ejecutoriadas y vigentes, impuestas antes de la promulgación de la presente ley, en los mismos porcentajes y plazos del esquema decreciente previsto en dicho artículo y con exoneración del cien por ciento (100%) de los intereses moratorias causados.

PARÁGRAFO. Esta condición especial será aplicable a las personas naturales y jurídicas que prestan el servicio público de transporte.

ARTÍCULO 5°. EXCLUSIONES. Los beneficios establecidos en la presente ley no se aplicarán a las multas impuestas por conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas, de que tratan los artículos 131 y 152 de la Ley 769 de 2002 y la Ley 1696 de 2013, ni a las sanciones conexas derivadas de dichas conductas. Tampoco se aplicarán a las obligaciones que se encuentren en firme por sentencia judicial con

efectos de cosa juzgada material sobre su monto, ni a las sanciones que se encuentren en firme por conductas constitutivas de delito.

ARTÍCULO 6°. CONDICIÓN ESPECIAL DE PAGO DE SERVICIOS DE GRÚA Y PARQUEADERO O PATIOS.

Durante el mismo término y en los mismos porcentajes y plazos señalados en el artículo 3º de la presente ley, los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos inmovilizados en los patios de los organismos de tránsito o en parqueaderos autorizados o contratados por estos, podrán acogerse a los descuentos del cincuenta por ciento (50%), veinticinco por ciento (25%) y quince por ciento (15%), respectivamente, sobre el valor total adeudado por concepto de servicios de grúa y parqueadero o patios, siempre que simultáneamente subsanen la causa que dio origen a la inmovilización y retiren efectivamente el vehículo.

PARÁGRAFO 1°. Cuando el valor acumulado por concepto de parqueadero o patios y grúa supere el valor comercial del vehículo, la liquidación con el descuento aplicable no podrá exceder, en ningún caso, el setenta por ciento (70%) del valor comercial del automotor, certificado conforme a las tablas de referencia del Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 2°. Los concesionarios, operadores o contratistas de patios y grúas estarán obligados a aplicar los beneficios de la presente ley. Los organismos de tránsito y las entidades contratantes adoptarán, dentro de los dos (2) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, las medidas contractuales y presupuestales a que haya lugar, incluida, cuando resulte procedente, la preservación del equilibrio económico del contrato en los términos del artículo 27 de la Ley 80 de 1993. La aplicación de los beneficios no comporta el desconocimiento de derechos ciertos adquiridos por los operadores.

ARTÍCULO 7°. ACUERDOS DE PAGO. Quienes no puedan realizar el pago total de contado podrán suscribir acuerdos de pago con los organismos de tránsito hasta por un plazo de doce (12) meses, conservando el descuento correspondiente a la fecha de suscripción del acuerdo, siempre que cancelen una cuota inicial no inferior al treinta por ciento (30%) del valor liquidado con el beneficio. El incumplimiento de una sola de las cuotas pactadas hará perder el beneficio y la autoridad de tránsito continuará la ejecución por la totalidad de lo adeudado, reportando la novedad al Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT).

PARÁGRAFO. Los acuerdos de pago no podrán incorporar obligaciones sobre las cuales haya operado la prescripción.

ARTÍCULO 8°. DEPURACIÓN DE OBLIGACIONES PRESCRITAS. Los organismos de tránsito y el SIMIT deberán retirar de sus bases de datos, sin necesidad de solicitud del interesado, los comparendos y las multas sobre los cuales haya operado la prescripción en los términos del artículo 159 de la Ley 769 de 2002, siempre que no existan actuaciones administrativas o judiciales que hayan interrumpido o suspendido válidamente el término de prescripción. El RUNT procederá a la actualización correspondiente. Las obligaciones prescritas no podrán ser incluidas dentro de los beneficios de la presente ley.

ARTÍCULO 9°. PAZ Y SALVO Y REPORTE AL SIMIT. Realizado el pago con los beneficios de la presente ley, el organismo de tránsito expedirá la correspondiente paz y salvo y reportará la novedad al SIMIT y al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes, habilitando al ciudadano para adelantar todos los trámites de tránsito y transporte.

CAPÍTULO III

Descongestión de Patios

ARTÍCULO 10. DESCONGESTIÓN DE PATIOS Y DECLARATORIA DE ABANDONO.

Vencido el término de la condición especial de pago sin que el vehículo haya sido retirado, los organismos de tránsito deberán, dentro de los seis (6) meses siguientes, adelantar o culminar los procedimientos de declaratoria de abandono y disposición final de los vehículos en los términos de la Ley 1730 de 2014, una vez cumplido el término de permanencia previsto en el artículo 128 de la Ley 769 de 2002, incluida su enajenación por cualquiera de los procedimientos previstos en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública o su desintegración física, previa publicación de los listados y garantía del debido proceso. El producto de la enajenación se aplicará en el orden previsto en la citada ley.

PARÁGRAFO. Los organismos de tránsito deberán actualizar y depurar el inventario de vehículos inmovilizados dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley y reportarlo al Ministerio de Transporte.

CAPÍTULO IV

Saneamiento y actualización de los registros públicos vehiculares

ARTÍCULO 11. TÉRMINO MÁXIMO DE LAS MEDIDAS CAUTELARES ADMINISTRATIVAS SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES. Las medidas cautelares decretadas por autoridades administrativas sobre vehículos automotores inscritos en el RUNT, con ocasión del cobro coactivo de multas de tránsito, de sanciones por infracciones a las normas de transporte o de otras sanciones administrativas, no podrán mantenerse de manera indefinida. La autoridad que las haya decretado deberá resolver la situación jurídica del automotor en un término máximo de diez (10) años, contados a partir de la inscripción de la respectiva medida en el registro. Vencido dicho plazo sin que se haya hecho efectivo el cobro de la obligación, ni existan actuaciones administrativas o judiciales que hayan interrumpido o suspendido el

término conforme a las normas procesales aplicables, la medida cautelar se entenderá extinguida por ministerio de la ley y el automotor quedará liberado de la respectiva afectación, sin necesidad de decisión administrativa adicional.

PARÁGRAFO 1°. La extinción de la medida cautelar no aplicará cuando existan procesos administrativos o judiciales vigentes y activos en los que se hayan adelantado actuaciones que interrumpan o suspendan el término previsto en este artículo, conforme a las normas procesales civiles, contencioso-administrativas, disciplinarias o penales, según corresponda. Las medidas cautelares decretadas por autoridad judicial se regirán por las normas procesales que les sean propias.

PARÁGRAFO 2°. Cuando la multa o sanción que dio origen a la medida haya sido impuesta mediante un acto administrativo principal debidamente motivado, que a su vez sirva de fundamento para actos administrativos accesorios, y dicho acto principal sea anulado por la jurisdicción contencioso-administrativa, los actos accesorios seguirán su misma suerte jurídica. En tal caso, la entidad correspondiente deberá revocar de oficio, o a solicitud del interesado, los actos accesorios sin necesidad de acudir nuevamente a la jurisdicción.

PARÁGRAFO 3º. El Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) deberá proceder de oficio al levantamiento de la medida, una vez verificado el cumplimiento del término previsto en el presente artículo.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Respecto de las medidas cautelares que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley ya hubieren cumplido el término previsto en este artículo, las autoridades que las decretaron y el RUNT dispondrán de un plazo de doce (12) meses, contados a partir de la promulgación, para verificar la inexistencia de actuaciones que hubieren interrumpido o suspendido el término y proceder a su levantamiento gradual.

Vencido dicho plazo sin pronunciamiento de la autoridad, la extinción operará de pleno derecho y el RUNT procederá al levantamiento de oficio.

ARTÍCULO 12. TRASPASO A PERSONA INDETERMINADA. Se autoriza a los titulares del derecho de propiedad sobre vehículos automotores registrados en el RUNT, que hubieren celebrado contrato de compraventa sin que el comprador haya inscrito el respectivo traspaso, para que puedan adelantar ante el organismo de tránsito correspondiente una actuación administrativa que permita registrar el automotor a nombre de persona indeterminada. Para la inscripción del traspaso a persona indeterminada no será exigible el pago de gravámenes asociados al vehículo generados con posterioridad a la venta por concepto de embargos, multas, comparendos u obligaciones tributarias pendientes, las cuales deberán ser asumidas por el interesado que, con posterioridad, pretenda legalizar el traspaso a su favor. El Ministerio de Transporte reglamentará el procedimiento previsto en el presente artículo dentro de los noventa (90) días calendario siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.

PARÁGRAFO 1°. La inscripción del traspaso a persona indeterminada no constituye transferencia del derecho de dominio ni sanea la situación registral del vehículo, y su único efecto es liberar al anterior titular registral de la responsabilidad administrativa, tributaria, sancionatoria y civil derivada del uso del automotor a partir de la fecha de inscripción de dicha medida en el RUNT. El poseedor actual del vehículo será responsable de las obligaciones que graven el bien, sin perjuicio de las acciones legales que correspondan al titular original o a terceros interesados.

PARÁGRAFO 2°. Para la procedencia del trámite el solicitante deberá acreditar que transcurrieron al menos tres (3) años desde la pérdida de la posesión material del vehículo, encontrarse a paz y salvo, a la fecha de la solicitud, por concepto de las multas de tránsito impuestas a su nombre y del impuesto sobre vehículos automotores causado respecto del automotor, de conformidad con lo previsto en el presente artículo, y manifestar, bajo la gravedad del juramento, la fecha y circunstancias de la pérdida de la posesión, así como la imposibilidad de adelantar el traspaso ordinario por desconocimiento del paradero del comprador o por ausencia de su concurso. Los demás aspectos procedimentales serán definidos en la reglamentación.

CAPÍTULO V

Debido proceso y responsabilidad en el régimen sancionatorio de tránsito

ARTÍCULO 13. RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO E INDIVIDUALIZACIÓN DEL CONDUCTOR. Adiciónense los parágrafos 3°, 4° y 5° al artículo 129 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán como se indica a continuación.

"PARÁGRAFO 3°. Los propietarios o dueños de los vehículos solo podrán ser declarados infractores cuando la autoridad de tránsito demuestre, con plena garantía del debido proceso, que cometieron la infracción o que incumplieron de manera negligente los deberes que la ley les impone en relación con la circulación de sus vehículos. No existirá responsabilidad objetiva ni responsabilidad solidaria de los propietarios, dueños o tenedores en la comisión de infracciones por el mero hecho de figurar corno propietarios registrales o poseedores del automotor. Lo anterior sin perjuicio de la solidaridad prevista en el artículo 93-1 de este código para los vehículos vinculados a empresas de transporte, la cual solo se activa respecto de las infracciones imputables a los propietarios o a las empresas.

PARÁGRAFO 4°. Respecto de las infracciones cometidas con vehículos de propiedad de personas jurídicas, detectadas por medio de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, la autoridad de tránsito deberá identificar plenamente al presunto sujeto infractor

(persona natural), en especial frente a aquellas infracciones subjetivas en donde media la conducta de quien guía el vehículo, de conformidad con el artículo 61 del presente código.

PARÁGRAFO 5°. Los puestos de control en vía pública solo podrán ser implementados por personal adscrito a la Policía Nacional o a la Secretaría de Tránsito de la jurisdicción. Para imponer comparendos e iniciar el proceso contravencional, la autoridad que los implemente deberá utilizar, como ayudas tecnológicas, equipos manuales legalmente calibrados, diferentes a los habilitados al organismo de tránsito o su concesionario para la fotodetección automática o semiautomática y, sobre todo, identificar plenamente al conductor. No será posible concesionar la imposición de comparendos mediante ayuda tecnológica para estos puestos de control. Los ingresos generados por las multas así impuestas pertenecerán al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción y se destinarán conforme a lo previsto en el parágrafo 2° del artículo 159 y en el artículo 160 de este código."

ARTÍCULO 14. REDUCCIÓN DE LA MULTA PARA PERSONAS JURÍDICAS.

Adiciónese el parágrafo 4° al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará corno se indica a continuación.

"PARÁGRAFO 4°. Las personas jurídicas propietarias de vehículos también accederán a los beneficios de reducción de la multa de que tratan los numerales 1 y 2 del presente artículo, frente a infracciones objetivas, si el representante legal de la entidad inculpada, o su delegado, acepta ante el Centro Integral de Atención (CIA) la comisión de la infracción dentro de los plazos determinados en los numerales 1 y 2 del presente artículo y realiza el pago del cincuenta por ciento (50%) o del setenta y cinco por ciento (75%) del valor de la sanción, según corresponda, sin exigencia de asistencia al curso de reeducación, toda vez que la persona jurídica no tiene posibilidad física ni obligación de asistir a este."

CAPÍTULO VI

Disposiciones Finales

ARTÍCULO 15. DIVULGACIÓN. El Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte, la Federación Colombiana de Municipios en su calidad de administradora del SIMIT y los organismos de tránsito del país realizarán, durante el término de vigencia de los beneficios, campañas masivas de divulgación de la presente ley a través de sus canales oficiales.

ARTÍCULO 16. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables congresistas,

CAMILO GÓMEZ
Representante a la Cámara - Departamento de Antioquia

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO

Este proyecto de ley le pone fin a una de las injusticias más extendidas del sistema de tránsito colombiano, que es la fotomulta que llega al dueño del carro sin que nadie haya verificado quién conducía. Durante años, miles de ciudadanos han sido sancionados por el solo hecho de figurar en el registro, sin prueba de su conducta y sin garantías reales de defensa, una práctica que la Corte Constitucional proscribió desde la Sentencia C-038 de 2020 y que, sin embargo, sigue operando en la práctica.

El proyecto convierte ese mandato judicial en regla legal expresa. Nadie podrá ser declarado infractor por el mero registro, la autoridad deberá identificar plenamente al conductor en las infracciones detectadas por cámaras y medios tecnológicos, y el propietario solo responderá cuando se demuestre, con debido proceso, que cometió la infracción o que incumplió negligentemente sus deberes. La fotodetección seguirá existiendo como herramienta de seguridad vial, pero como instrumento de justicia y no como máquina automática de facturación.

Sobre esa base de legitimidad, el proyecto construye su segunda apuesta, que es una condición especial de pago diseñada con inteligencia económica. No se trata del perdón plano de siempre, sino de un esquema decreciente que premia la decisión rápida. Quien pague en los tres primeros meses obtiene el cincuenta por ciento de descuento sobre el capital, quien espere al cuarto o quinto mes obtiene el veinticinco por ciento, y quien llegue al sexto mes obtiene el quince por ciento, siempre con la condonación total de los intereses de mora, que son precisamente los que volvieron impagables estas deudas.

El mensaje al ciudadano es simple. Cada mes que pase, el beneficio se reduce. Ese diseño convierte una amnistía en un mecanismo de acción inmediata y evita el error de las amnistías largas, donde el deudor aplaza el pago hasta el último día o simplemente no llega.

El efecto fiscal es el tercer pilar y conviene decirlo sin eufemismos. Esta ley no le cuesta recursos al Estado, sino que le devuelve recursos que ya daba por perdidos. La cartera de multas de tránsito acumulada en el país es, en su mayor parte, incobrable por la vía coactiva, pues la efectividad histórica del recaudo forzoso no supera el ocho o el diez por ciento anual y en muchos casos el proceso de cobro cuesta más de lo que recupera. Frente a esa realidad, condonar intereses que nunca se iban a pagar y descontar la mitad de un capital que nunca se iba a recaudar no constituye un sacrificio fiscal, sino la transformación de cartera muerta en caja viva. El esquema decreciente concentra ese flujo donde más importa, en los primeros tres meses de vigencia, generando para los organismos de tránsito un ingreso inmediato y masivo en lugar del goteo incierto de una década de procesos coactivos.

Ese recaudo llega además con destinación garantizada, pues el proyecto preserva expresamente las destinaciones de los artículos 10 y 160 de la Ley 769 de 2002, de modo que cada peso recuperado se dirige a planes de tránsito, educación y seguridad vial.

Para lograr estos propósitos, el proyecto unifica en un solo cuerpo normativo dos iniciativas complementarias. De una parte, la condición especial de pago de multas de tránsito y de las obligaciones por servicios de grúa y parqueadero o patios, orientada a la descongestión de los patios de los organismos de tránsito del país. De otra, las medidas de saneamiento registral, depuración de obligaciones y garantía del debido proceso contenidas en el Proyecto de Ley 241 de 2025 Senado, actualmente en trámite en esa corporación. El resultado es una reforma integral que ataca simultáneamente las tres dimensiones del problema, es decir, la cartera incobrable, la saturación de los patios y la desactualización estructural de los registros públicos vehiculares.

En materia de saneamiento, el proyecto fija un término máximo de diez (10) años a las medidas cautelares administrativas sobre vehículos automotores, con un régimen transitorio ordenado para las medidas ya vencidas, ordena la depuración de oficio de las obligaciones prescritas en las bases de datos del SIMIT y del RUNT, y eleva a rango legal la figura del traspaso a persona indeterminada, que existió por vía reglamentaria y cuyos plazos expiraron, para desvincular al vendedor de buena fe de las obligaciones generadas por el comprador que nunca formalizó el traspaso, sujeta a requisitos estrictos de procedencia. En materia de debido proceso, incorpora definiciones que distinguen entre presunto infractor e infractor, y habilita a las personas jurídicas para acceder a los descuentos por pronto pago del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, corrigiendo una exclusión material injustificada.

2. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

El Congreso de la República ha acudido en varias oportunidades a la figura de la condición especial de pago en materia de multas de tránsito, con resultados favorables en materia de recaudo y saneamiento de cartera, como se expone enseguida.

a) **Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).** Su artículo 10 creó el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), administrado por la Federación Colombiana de Municipios, y estableció que ningún trámite ante organismos de tránsito puede adelantarse sin estar a paz y salvo. Su artículo 136 consagra descuentos por pronto pago del cincuenta y del veinticinco por ciento según la oportunidad, lo que demuestra que el incentivo económico al pago voluntario es un mecanismo connatural al régimen sancionatorio de tránsito.

b) **Ley 1730 de 2014.** Reguló la declaratoria de abandono y la enajenación de los vehículos inmovilizados no retirados de los patios, permitiendo su subasta tras un año de permanencia, y modificó el artículo 159 de la Ley 769 de 2002 en materia de prescripción. Su aplicación, sin embargo, ha resultado insuficiente frente a la magnitud del fenómeno, como lo ha constatado la Procuraduría General de la Nación.

c) **Ley 2027 de 2020.** Estableció, por única vez y hasta el 31 de diciembre de 2020, una amnistía en favor de los deudores de multas de tránsito impuestas hasta el 31 de mayo de 2020, incluidos quienes estuvieran pagando o hubieran incumplido acuerdos de pago, consistente en el descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de la deuda y del cien por ciento (100%) de los intereses, sin exigencia de curso pedagógico, y habilitó la suscripción de acuerdos de pago hasta por un año con pérdida del beneficio por el incumplimiento de una sola cuota. Constituye el antecedente directo del esquema que aquí se propone.

d) **Ley 2155 de 2021 (Ley de Inversión Social), artículos 49 y 50.** Adicionó artículos transitorios a la Ley 769 de 2002 consagrando una condición especial de pago para las multas que se hubieren hecho exigibles antes del 30 de junio de 2021, con descuentos sobre el capital de entre el veinte por ciento (20%) y el ochenta por ciento (80%) según el tipo de vehículo y la oportunidad del pago, sin intereses de mora y sin curso pedagógico, excluyendo expresamente las multas por conducción bajo el influjo del alcohol o de sustancias psicoactivas y preservando las destinaciones de los artículos 10 y 160 de la Ley 769 de 2002. Solo en Barranquilla la administración distrital estimó en más de 154.000 los deudores habilitados para acogerse al beneficio, lo que evidencia la magnitud de la demanda ciudadana por este tipo de alivios.

e) **Proyecto de Ley 241 de 2025 Senado.** Radicado el 9 de septiembre de 2025 por la Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz, recibió ponencia positiva y aprobación en primer debate en la Comisión Sexta del Senado en abril de 2026 y continúa su trámite en esa corporación. A la fecha de radicación de la presente iniciativa se encontraba pendiente de ponencia para segundo debate, con expediente devuelto a la comisión el 4 de agosto de 2026 para reasignación de ponentes. Dicho proyecto propone una amnistía sobre multas de tránsito y de transporte, un término máximo para las medidas cautelares, el traspaso a persona indeterminada, definiciones sobre el presunto infractor y el infractor, la delimitación de la

responsabilidad del propietario y el acceso de las personas jurídicas a la reducción de multas. La presente iniciativa dialoga con ese esfuerzo y/o perfecciona desde la Cámara de Representantes, incorporando el componente de descongestión de patios, el esquema decreciente de incentivos al pago temprano y los blindajes de técnica legislativa aquí expuestos.

3. JUSTIFICACIÓN. LA TRIPLE CRISIS DE CARTERA, PATIOS Y REGISTROS

3.1. Una cartera billonaria e incobrable. La cartera morosa por comparendos de tránsito en Colombia asciende a varios billones de pesos, según estimaciones gremiales, y los ingresos anuales por multas de tránsito superan el billón y medio de pesos, sobre un parque automotor que supera los dieciséis millones de vehículos registrados en el RUNT. Una porción sustancial de esa cartera corresponde a obligaciones antiguas cuyo cobro coactivo resulta antieconómico, pues el costo administrativo del proceso supera en muchos casos el valor recuperable.

Según el Boletín de Deudores Morosos del Estado (2024), la cartera vencida del Estado supera los 148 billones de pesos, de los cuales una fracción significativa corresponde a valores incobrables, prescritos o asociados a deudores en insolvencia, y la efectividad histórica del recaudo judicial o coactivo en este tipo de deudas no supera el ocho a diez por ciento anual. La experiencia de las Leyes 2027 de 2020 y 2155 de 2021 demuestra que las condiciones especiales de pago convierten cartera muerta en recaudo efectivo e inmediato para los organismos de tránsito, recursos que por mandato del artículo 160 de la Ley 769 de 2002 deben destinarse a planes de tránsito, educación y seguridad vial.

A lo anterior se suma una consideración de eficiencia administrativa que suele pasar inadvertida. Cada proceso de cobro coactivo activo consume horas de funcionarios, actuaciones procesales, notificaciones, medidas cautelares y vigilancia judicial, de manera que una cartera compuesta por cientos de miles de obligaciones pequeñas e incobrables no solo no produce ingresos, sino que produce gastos permanentes. La condición especial de pago opera, en ese sentido, como un mecanismo de descongestión administrativa, pues cada obligación que se paga con el beneficio es un expediente que se cierra, una medida cautelar que se levanta y una capacidad institucional que se libera para el cobro de la cartera verdaderamente recuperable.

3.2. Patios saturados, un problema nacional. Las cifras disponibles evidencian una verdadera emergencia administrativa y ambiental. En Medellín se reportan más de 67.000 vehículos abandonados que saturan por completo los patios de la ciudad, sin espacio para albergar más automotores. En Bogotá, la Secretaría Distrital de Movilidad reporta más de 37.000 carros y motos inmovilizados en los patios sin que sus propietarios los reclamen, la mayoría abandonados por años, con procesos de subasta que apenas alcanzan a evacuar una fracción del inventario. En Barranquilla se han contabilizado más de 18.700 vehículos inmovilizados, en su mayoría motocicletas. Situaciones análogas se replican en la práctica totalidad de los organismos de tránsito del país.

3.3. El llamado de los órganos de control. La Procuraduría General de la Nación, en actuación preventiva, constató la acumulación de vehículos abandonados durante dos, tres y más años en patios de distintas entidades territoriales de casi todas las regiones del país, situación que afecta la capacidad operativa de las autoridades y genera impactos ambientales y fiscales, y exigió actualizar inventarios, garantizar el debido proceso y fortalecer los controles ambientales. Los vehículos abandonados generan fugas de aceites, líquido de frenos, refrigerantes y combustibles que contaminan el suelo y pueden alcanzar fuentes hídricas, configurando un pasivo ambiental creciente a cargo del Estado.

3.4. La trampa económica del ciudadano. En la mayoría de los casos, el valor acumulado por concepto de parqueadero y grúa, sumado a la multa con sus intereses, supera con creces el valor comercial del vehículo, especialmente tratándose de motocicletas. El propietario, ante la imposibilidad económica de recuperar su bien, simplemente lo abandona. Pierde el ciudadano su patrimonio, pierde el organismo de tránsito el recaudo y gana únicamente el deterioro. El descuento sobre patios y grúa, junto con el tope del setenta por ciento (70%) del valor comercial del vehículo que consagra el parágrafo 1° del artículo 6°, rompe este círculo vicioso y hace nuevamente racional el retiro del automotor.

3.5. La desactualización estructural de los registros públicos. Miles de vehículos mantienen medidas cautelares administrativas inscritas por periodos que superan los diez años, sin que se haya logrado una efectiva recuperación de la deuda. Estas medidas afectan el derecho de propiedad, impiden la circulación jurídica del bien y fomentan la informalidad en las transacciones.

A ello se suma la falta de formalización de los traspasos, pues miles de automotores circulan a nombre de personas que ya no tienen posesión ni vínculo alguno con ellos, exponiéndolas a sanciones, embargos y responsabilidades derivadas de la conducta del nuevo tenedor. La figura del traspaso a persona indeterminada, que operó por vía reglamentaria, expiró en sus plazos, dejando a estos ciudadanos sin herramienta legal para desvincularse.

Finalmente, las bases de datos del SIMIT y del RUNT conservan obligaciones sobre las cuales ya operó la prescripción, distorsionando la contabilidad pública y bloqueando trámites ciudadanos. El término máximo de las medidas cautelares administrativas, la elevación a rango legal del traspaso a persona indeterminada con requisitos estrictos y la depuración de oficio de las

obligaciones prescritas cierran estas tres brechas sin judicializar cada caso.

3.6. Los vacíos de debido proceso en el régimen sancionatorio. La legislación vigente carece de definiciones claras sobre el presunto infractor y el infractor, lo que ha permitido la imposición de sanciones a titulares registrales sin individualización del autor de la conducta, especialmente en infracciones detectadas por medios tecnológicos. La jurisprudencia constitucional ha delimitado con precisión este terreno, como se expone en el numeral 5.3, y corresponde al legislador positivizar esas reglas.

Adicionalmente, las personas jurídicas se encuentran materialmente excluidas de los descuentos por pronto pago del artículo 136, por la exigencia de asistir a cursos pedagógicos que no pueden cumplir físicamente. El proyecto corrige estos vacíos mediante reglas de imputación claras, la obligación de individualizar plenamente al conductor y un mecanismo diferencial de reducción de multa para personas jurídicas.

3.7. La legitimidad del sistema como condición de su eficacia. Las dos vertientes del proyecto, la de garantías y la de recaudo, no son independientes, sino que se refuerzan mutuamente. Un sistema sancionatorio percibido corno injusto, que multa al dueño sin verificar al conductor y que deja crecer intereses hasta volver impagable la obligación, erosiona la disposición ciudadana al cumplimiento voluntario, que es la base de cualquier régimen de tránsito eficaz.

A la inversa, un sistema que individualiza correctamente al infractor, que ofrece una salida razonable al deudor de buena fe y que depura sus propios registros, recupera la confianza pública y con ella la disposición a pagar. Por eso el proyecto articula deliberadamente el fortalecimiento del debido proceso con la condición especial de pago, pues la legitimidad no es un costo del recaudo sino su condición de posibilidad.

4. LA EXCLUSIÓN DE LA CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ

En coherencia con los antecedentes legislativos, en particular el parágrafo 1° del artículo transitorio adicionado por el artículo 49 de la Ley 2155 de 2021, y con la política pública de seguridad vial materializada en la Ley 1696 de 2013, el proyecto excluye expresamente de todo beneficio las multas impuestas por conducir bajo el influjo del alcohol o de sustancias psicoactivas, así como las sanciones en firme por conductas constitutivas de delito.

La conducción en estado de embriaguez es una de las principales causas de siniestralidad vial con resultado de muerte y lesiones, y cualquier alivio sobre estas sanciones enviaría un mensaje inadmisible de tolerancia frente a conductas que ponen en riesgo la vida. El interés público en la disuasión de estas conductas prevalece sobre cualquier consideración de recaudo.

5. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL Y JURISPRUDENCIAL

5.1. Competencia del Congreso y principios rectores. La iniciativa se funda en las competencias previstas en el artículo 150 de la Constitución Política, en particular sus numerales 1 y 2, relativos a interpretar, reformar y derogar las leyes y a expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones, en cuanto el proyecto adiciona la Ley 769 de 2002, y su numeral 23, relativo a expedir las leyes que rijan el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios. Concurre el deber ciudadano de contribuir al financiamiento de los gastos del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad, previsto en el numeral 9 del artículo 95.

Concurren igualmente los artículos 2°, sobre los fines esenciales del Estado, 24, sobre libertad de circulación, 29, sobre debido proceso aplicable a toda actuación administrativa, 58, sobre propiedad privada, 83, sobre el principio de la buena fe que ampara al vendedor diligente frente a los incumplimientos del comprador, y 209, que ordena que la función administrativa se desarrolle con fundamento en los principios de eficacia, economía y celeridad, principios que resultan abiertamente contrariados por el mantenimiento indefinido de procesos de cobro antieconómicos, de medidas cautelares perpetuas y de registros desactualizados.

5.2. Admisibilidad constitucional de la condición especial de pago. Multas, no tributos. La Corte Constitucional ha construido una doctrina restrictiva frente a las amnistías tributarias, entre otras en las Sentencias C-511 de 1996, C-833 de 2013 y C-743 de 2015, fundada en los principios de igualdad, equidad y justicia tributaria del artículo 363 Superior. Esa doctrina no resulta trasladable de manera automática a la presente iniciativa, por cuanto las multas de tránsito y de transporte no son tributos sino sanciones administrativas.

No constituyen cargas fiscales generales impuestas a los contribuyentes cumplidos e incumplidos, sino consecuencias punitivas individuales cuya condición especial de pago no compromete la equidad del sistema tributario. Así lo confirma la práctica legislativa reciente, pues las Leyes 2027 de 2020 y 2155 de 2021, en sus artículos 49 y 50, establecieron condiciones especiales de pago sustancialmente idénticas a la aquí propuesta, se aplicaron pacíficamente en todo el territorio nacional y no fueron retiradas del ordenamiento por el juez constitucional.

En todo caso, aun si se aplicara analógicamente el juicio estricto que la jurisprudencia reserva para los saneamientos, la medida lo supera en cada uno de sus pasos. Persigue una finalidad legítima e imperiosa, verificada por los órganos de control, consistente en resolver la saturación de los patios, la incobrabilidad de la cartera y la desactualización registral. Es idónea, porque los antecedentes de 2020 y 2021 demuestran empíricamente que estos

esquemas producen recaudo efectivo y retiro de vehículos.

Es necesaria, porque las alternativas disponibles, esto es, el cobro coactivo tradicional y la aplicación ordinaria de la Ley 1730 de 2014, han demostrado ser insuficientes durante más de una década. Y es proporcionada en sentido estricto, porque se concede por única vez, con vigencia limitada a seis meses, preserva íntegramente la sanción respecto de las conductas de mayor lesividad social, mantiene la continuidad de los procesos de cobro para quienes no se acojan y genera, en lugar de sacrificar, recursos con destinación específica a la seguridad vial.

5.3. Debido proceso, responsabilidad del propietario e individualización del conductor. La Sentencia C-038 de 2020 declaró inexequible el parágrafo 1° del artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, que establecía la responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor por infracciones detectadas mediante sistemas de fotodetección, por vulnerar el principio de responsabilidad personal y el debido proceso. La propia Corte precisó que la solidaridad subsiste únicamente respecto de los vehículos vinculados a empresas de transporte, en los términos del artículo 93-1 del Código Nacional de Tránsito, declarado exequible en la Sentencia C-089 de 2011 precisamente porque esa norma exige la imputabilidad personal de la infracción como condición para activarla. Posteriormente, la Sentencia C-321 de 2022 declaró exequible el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, que consagra los deberes de los propietarios de vehículos, de modo que la sanción al propietario procede no por solidaridad automática sino por el incumplimiento demostrado de sus deberes.

El parágrafo 3° que el artículo 13 del proyecto adiciona al artículo 129 de la Ley 769 de 2002 positiviza exactamente ese equilibrio jurisprudencial, pues proscribe la responsabilidad objetiva y la solidaridad por el mero registro, admite la sanción por incumplimiento demostrado de deberes y deja expresamente a salvo la solidaridad del artículo 93-1. Los parágrafos 4° y 5° desarrollan la exigencia de individualización plena del conductor en las infracciones detectadas tecnológicamente y las garantías aplicables a los puestos de control en vía pública, en línea con la misma jurisprudencia. En el mismo sentido, la definición de infractor que incorpora el artículo 2° condiciona expresamente la declaratoria excepcional del propietario, dueño, poseedor o tenedor a la demostración de su participación en la conducta o del incumplimiento negligente de sus deberes, y remite al parágrafo 1º del artículo 129, de modo que la coherencia del proyecto con la jurisprudencia constitucional es completa en todos sus componentes.

5.4. Unidad de materia. El proyecto satisface el principio de unidad de materia, previsto en el artículo 158 constitucional, pues todas sus disposiciones giran alrededor de un mismo núcleo temático, que es el régimen sancionatorio de tránsito y transporte, el cobro y depuración de las obligaciones que de él se derivan y la actualización de los registros públicos vehiculares que lo soportan.

La condición especial de pago, la descongestión de patios, Ja depuración de prescritos, el término de las medidas cautelares administrativas sobre automotores, el traspaso a persona indeterminada y las reglas de responsabilidad guardan entre sí una relación de conexidad causal, teleológica y sistemática evidente, pues todas remueven las barreras que hoy impiden al ciudadano normalizar su situación ante las autoridades de tránsito y al Estado recaudar y depurar su cartera. El título de la iniciativa, por su parte, enuncia con precisión cada uno de esos componentes, en cumplimiento del artículo 169 constitucional.

5.5. Seguridad jurídica, prescriptibilidad y proscripción de las cargas perpetuas. El Capítulo IV desarrolla un principio general del ordenamiento conforme al cual las situaciones jurídicas no pueden permanecer indefinidas en el tiempo. La prescripción y la caducidad existen precisamente para que la inactividad prolongada del acreedor o de la administración no se traduzca en cargas perpetuas sobre el patrimonio de los particulares. Una medida cautelar administrativa que permanece inscrita por más de diez años sin gestión de cobro real convierte un instrumento procesal transitorio en una sanción patrimonial permanente, sin sustento legal ni utilidad recaudatoria, en contravía del derecho de propiedad del artículo 58, del principio de eficacia administrativa del artículo 209 y de la seguridad jurídica que irradia todo el ordenamiento.

El término máximo que fija el artículo 11 no premia al deudor, pues opera únicamente cuando la propia administración ha dejado de gestionar el cobro durante una década, con salvaguardas expresas para los procesos activos, y su parágrafo transitorio garantiza una aplicación gradual y ordenada respecto de las medidas ya vencidas, con un plazo de doce meses de verificación y depuración previa.

En la misma lógica, el traspaso a persona indeterminada del artículo 12 protege la buena fe del vendedor diligente, sujeto a requisitos estrictos de procedencia que impiden su uso abusivo, entre ellos el transcurso de al menos tres años desde la pérdida de la posesión, el paz y salvo por las multas y por el impuesto vehicular causados hasta la pérdida de la posesión acreditada, y la manifestación bajo juramento de las circunstancias que imposibilitan el traspaso ordinario.

Finalmente, el parágrafo 2° del artículo 6° armoniza la aplicación de los beneficios con el respeto de los derechos ciertos adquiridos por los operadores privados de patios y grúas, mediante la salvaguarda del equilibrio económico del contrato prevista en el artículo 27 de la Ley 80 de 1993, de suerte que el alivio al ciudadano no se traduce en el desconocimiento de acreencias de terceros.

6. IMPACTO FISCAL (ARTÍCULO 7° DE LA LEY 819 DE 2003)

El proyecto no ordena gasto público ni otorga beneficios tributarios en sentido estricto. Por

el contrario, genera recaudo inmediato para los organismos de tránsito sobre una cartera de difícil cobro, reduce los costos de administración, vigilancia y pasivos ambientales de los patios y libera capacidad operativa de las autoridades de tránsito.

Desde la perspectiva del valor presente recuperable, los beneficios permiten transformar deuda irrecuperable en ingresos efectivos, con efectos adicionales de reducción de costos administrativos y judiciales, formalización de los ciudadanos y estímulo al cumplimiento voluntario. En términos de flujo de caja, el esquema decreciente concentra el recaudo en el primer trimestre de vigencia de la ley, lo que permite a los organismos de tránsito percibir ingresos ciertos e inmediatos en lugar de ingresos hipotéticos diferidos a lo largo de años de gestión coactiva de resultado incierto. El riesgo moral se mitiga con el carácter de única vez, la limitación temporal y la continuidad de los procesos de cobro para quienes no se acojan.

En todo caso, conforme a la jurisprudencia constitucional, en particular la Sentencia C-502 de 2007 y sus reiteraciones, la exigencia del análisis de impacto fiscal es una carga de racionalidad legislativa cuyo eventual incumplimiento por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público no constituye obstáculo para el trámite del proyecto.

7. CONFLICTO DE INTERÉS (ARTÍCULO 291 DE LA LEY 5ª DE 1992)

En cumplimiento del artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, se señala que la discusión y aprobación del presente proyecto no genera, en principio, conflictos de interés en los términos del artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, por tratarse de una normativa de carácter general, impersonal y abstracto, cuyos efectos serían aplicables a cualquier persona en el territorio nacional. En consecuencia, no se configura un beneficio particular, actual y directo en favor de ningún congresista, de su cónyuge o compañero permanente, ni de sus parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Conforme lo ha precisado el Consejo de Estado en la Sentencia 02830 del 16 de julio de 2019 de la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, solo el interés directo, particular y actual configura la causal de desinvestidura. Lo anterior no exime a cada congresista del deber de examinar otras posibles causales de conflicto en las que pudiera estar incurso.

8. CONTENIDO DEL ARTICULADO

El proyecto consta de dieciséis (16) artículos organizados en seis capítulos. El Capítulo I, integrado por los artículos 1° y 2°, define el objeto y adiciona al artículo 2° de la Ley 769 de 2002 las definiciones de propietario, dueño o tenedor, presunto infractor e infractor.

El Capítulo II, integrado por los artículos 3° a 9°, establece la condición especial de pago de multas de tránsito con el esquema decreciente del cincuenta, del veinticinco y del quince por ciento y la condonación total de intereses, la extiende en idénticos términos a las multas por infracciones a las normas de transporte, consagra las exclusiones por embriaguez, sustancias psicoactivas y conductas delictivas, extiende los beneficios a los servicios de grúa y patios con un tope del setenta por ciento del valor comercial del vehículo y con salvaguarda del equilibrio económico de los contratos de operación, habilita acuerdos de pago hasta por doce meses, ordena la depuración de las obligaciones prescritas y regula el paz y salvo y el reporte al SIMIT y al RUNT.

El Capítulo III, integrado por el artículo 10, ordena la depuración de inventarios y la aplicación efectiva de la Ley 1730 de 2014 para la disposición final de los vehículos no retirados, respetando el término de permanencia del artículo 128 de la Ley 769 de 2002.

El Capítulo IV, integrado por los artículos 11 y 12, fija el término máximo de diez años de las medidas cautelares administrativas sobre vehículos automotores, con un parágrafo transitorio que ordena la verificación y depuración gradual de las medidas ya vencidas, y eleva a rango legal el traspaso a persona indeterminada con requisitos estrictos de procedencia.

El Capítulo V, integrado por los artículos 13 y 14, adiciona los parágrafos 3°, 4° y 5° al artículo 129 y el parágrafo 4° al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, en materia de responsabilidad del propietario, individualización del conductor, puestos de control y reducción de multa para personas jurídicas.

El Capítulo VI, integrado por los artículos 15 y 16, ordena la divulgación masiva de los beneficios y dispone la vigencia.

De los honorables congresistas,

CAMILO GÓMEZ
Representante a la Cámara - Departamento de Antioquia

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL
El día 08 de SEPTIEMBRE del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de Ley X Acto Legislativo
No. 330 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: HR CAMILO GÓMEZ
SECRETARIO GENERAL

PROYECTO DE LEY NÚMERO 337 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se establece el saneamiento automático de titulación de predios de propiedad de las entidades territoriales certificadas en educación y municipios no certificados y se dictan otras disposiciones.

Doctor

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁSQUEZ

SECRETARIO GENERAL

Cámara de Representantes

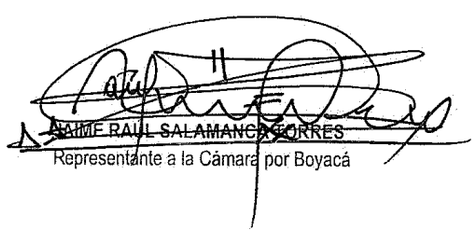
Asunto: Radicación Proyecto de Ley número 337 de 2026 Cámara de Representantes, *por medio de la cual se establece el saneamiento automático de titulación de predios de propiedad de las entidades territoriales certificadas en educación y municipios no certificados y se dictan otras disposiciones.*

Cordial saludo respetado Secretario.

Respetuosamente me permito radicar ante su despacho la presente iniciativa legislativa que tiene por finalidad establecer el saneamiento automático de titulación de los predios de los establecimientos educativos en sana posesión de propiedad de las Entidades Territoriales Certificadas en Educación y municipios no certificados que se encuentren en falsa tradición o tengan cualquier tipo de limitación del dominio.

En este sentido. presentó para su consideración el presente proyecto de ley, para macar el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la ley y la Constitución. Adjuntamos el mismo vía correo electrónico en formato PDF y doc. para que se dé cumplimiento a lo reglado en la Ley 5ª de 1992.

Del honorable congresista,



PROYECTO DE LEY ORDINARIA NÚMERO 337 de 2026 CÁMARA DE REPRESENTANTES

por medio de la cual se establece el saneamiento automático de titulación de predios de propiedad de las entidades territoriales certificadas en educación y municipios no certificados y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer el saneamiento automático de titulación de los predios de los establecimientos educativos en sana posesión de propiedad de las Entidades Territoriales Certificadas en Educación y municipios no certificados que se encuentren. en falsa tradición o tengan cualquier tipo de limitación del dominio.

Artículo 2°. Ámbito de aplicación. Las disposiciones establecidas en esta ley, serán aplicables a las Entidades Territoriales Certificadas en Educación, municipios, establecimientos educativos oficiales y demás organismos que intervengan en el proceso de saneamiento automático.

Artículo 3. Definición y alcance. Entiéndase por saneamiento automático un efecto legal que opera por ministerio de la ley a favor de las Entidades Territoriales Certificadas en Educación o municipios, en virtud del cual, adquieren el pleno dominio de la propiedad del inmueble.

Lo anterior, sin perjuicio de las controversias que puedan surgir con terceros sobre el inmueble, que se resolverán por medio de los diferentes mecanismos de resolución de conflictos.

Artículo 4°. Estudio jurídico del saneamiento automático. Cuando se advierta la necesidad de aplicar el saneamiento, la oficina asesora jurídica de la Entidad Territorial Certificada en Educación, municipio o Entidad que haga sus veces efectuará un estudio jurídico y de conveniencia.

El estudio jurídico deberá consultar la información y registros de todas las entidades estatales con competencia en materia de identificación de bienes inmuebles rurales y de resolución de conflictos de tenencia de la tierra en este tipo de bienes, en aras de verificar la situación jurídica del predio y la posible existencia de procesos judiciales o administrativos sobre el mismo, caso en el que no procederá el saneamiento.

Artículo 5°. Inscripción de la intención de saneamiento automático. La Entidad interesada en adelantar el saneamiento automático solicitará a la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos competente de conformidad a la ubicación del predio, la inscripción de la intención de adelantar el saneamiento, con el fin de garantizar el debido proceso y la oponibilidad de terceros.

Para tal efecto se inscribirá en la columna 09 Otros del folio de matrícula inmobiliaria del predio, la intención de adelantar dicho saneamiento.

Artículo 6°. Oponibilidad. Quien tenga inscritos derechos reales que afecten el dominio sobre el predio podrá oponerse al saneamiento automático hasta antes de que se emita decisión de fondo, la cual deberá ser resuelta mediante acto administrativo motivado que se notificará a los interesados en los términos del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA) - Ley 1437 de 2011.

Artículo 7°. Reconocimiento pecuniario. Sin perjuicio del saneamiento automático, las personas que consideren tener un derecho sobre

el inmueble podrán solicitar administrativamente o judicialmente las acciones indemnizatorias que procedan según la ley.

Parágrafo. Contra la decisión proceden los recursos consagrados en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA) - Ley 1437 de 2011.

Artículo 8°. Declaratoria del proceso de saneamiento automático. Una vez se cuente con el levantamiento topográfico, el avalúo del predio y se hayan resuelto las oposiciones, la Entidad Territorial Certificada en Educación o municipio expedirá acto administrativo motivado con las razones en las que se fundamenta el saneamiento automático.

Artículo 9°. Registro. El acto administrativo deberá inscribirse por la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del predio, actualizando de esta forma la situación jurídica del bien.

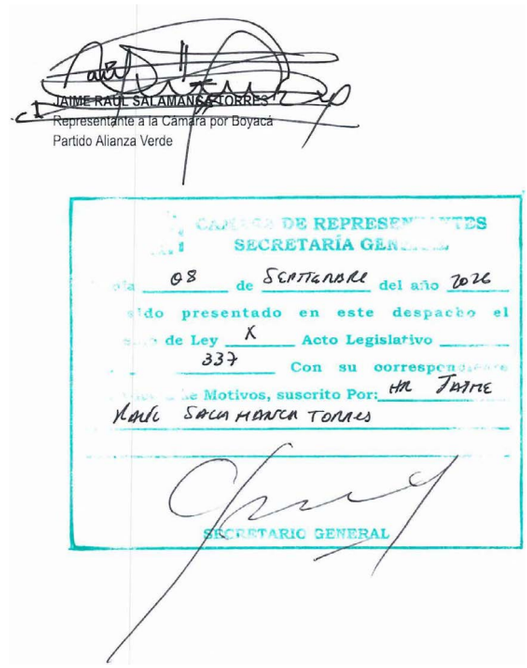
Artículo 10. Actualización catastral. El Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) o la autoridad catastral competente deberá actualizar la información existente en sus bases de datos o abrirá la nueva ficha predial si el predio carece de identidad catastral, en un término no mayor de dos (2) meses siguientes a la inscripción de la decisión de saneamiento automático.

Artículo 11. Efectos jurídicos del acto administrativo de saneamiento automático en el folio de matrícula inmobiliaria. En el acto administrativo que decide el saneamiento automático, se dispondrá cuando ello corresponda, la cancelación o la liberación de las limitaciones, las afectaciones, los gravámenes o las medidas cautelares que aparezcan inscritas en el folio de matrícula del predio. También se ordenará, cuando corresponda, la apertura o segregación de folios de matrícula inmobiliaria.

Artículo 12. Exención de cobros administrativos y trámites prediales. Los predios objeto de saneamiento automático de la titulación estarán exentos de cualquier cobro de tipo administrativo tales como certificaciones, actualizaciones, inscripciones o anotaciones ante el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), Agencia Nacional de Tierras (ANT), Oficina de Registro de Instrumentos Públicos y demás entidades del orden nacional que tengan relación con el trámite de que trata esta ley.

Artículo 13. Reglamentación. El Gobierno nacional expedirá en un término no mayor a un año los decretos que reglamenten lo dispuesto en esta ley.

Artículo 14. Vigencia. Esta ley entra a regir 6 meses después de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer un mecanismo de saneamiento automático de la titulación de los predios de propiedad de las Entidades Territoriales Certificadas en Educación y de los municipios no certificados, sobre los cuales funcionan establecimientos educativos oficiales, cuando estos se encuentren en situación de falsa tradición o presenten limitaciones al dominio. Con esta medida se busca brindar seguridad jurídica sobre la propiedad de dichos inmuebles y superar las dificultades que actualmente pueden impedir o retrasar la inversión pública destinada a su adecuación, mantenimiento, ampliación y mejoramiento.

Para tal efecto, la iniciativa establece un procedimiento que permite adelantar el saneamiento automático bajo condiciones que garanticen la verificación de la situación jurídica del predio, la protección de los derechos de terceros y el debido proceso. En este marco, se contemplan mecanismos de oposición, la expedición de un acto administrativo motivado, su correspondiente inscripción en el folio de matrícula inmobiliaria y la actualización de la información catastral, con el propósito de consolidar la titularidad de los predios y facilitar su gestión por parte de las entidades territoriales.

De esta manera, el proyecto de ley busca contribuir a la superación de las barreras jurídicas que afectan la infraestructura educativa oficial, reconociendo que la falta de titularidad plena de los predios puede generar inseguridad jurídica y dificultar la realización de inversiones necesarias para garantizar espacios educativos adecuados. Así, el saneamiento de estos inmuebles se plantea como una herramienta para facilitar la inversión en infraestructura educativa y contribuir al mejoramiento de las condiciones en las que se presta el servicio público de educación.

2. ANTECEDENTES

El proyecto de ley *"Por medio de la cual se establece el saneamiento automático de titulación de predios de propiedad de las entidades territoriales certificadas en educación y municipios no certificados y se dictan otras disposiciones"* fue tramitado previamente en la Legislatura 2024-2025, siendo radicado el 29 de agosto de 2024 bajo el número de Proyecto de Ley Cámara 268 de 2024 Cámara. Así mismo, se radicó Ponencia para Primer Debate el 28 de abril de 2025, sin embargo, aunque fue puesto en el orden del día de algunas sesiones de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, la iniciativa no fue debatida en primer debate y por tanto fue archivada.

3. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El derecho a la educación es fundamental para el desarrollo integral de las personas y para el progreso de la sociedad en su conjunto. En Colombia, este derecho está consagrado en la Constitución Política y en diversos instrumentos internacionales de derechos humanos que hacen parte de nuestro ordenamiento jurídico en virtud del art 93 superior. Sin embargo, su pleno ejercicio se ve obstaculizado cuando los establecimientos educativos oficiales no cuentan con las condiciones adecuadas de infraestructura y recursos para brindar una educación de calidad.

Los predios sobre los cuales operan las Instituciones Educativas Oficiales son un componente crucial para el cumplimiento de su misión educativa. Sin embargo, .es frecuente que estos predios adolezcan de algún vicio legal que impide su titularidad plena, lo que genera inseguridad jurídica y dificulta la realización de inversiones para su adecuación, mantenimiento y mejora.

A. TRABAS PARA LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA:

La falta de titularidad plena de los predios de las instituciones educativas oficiales genera diversas trabas que dificultan la inversión en infraestructura educativa. Entre estas trabas se pueden mencionar:

1. **Inseguridad jurídica:** La incertidumbre sobre la propiedad de los predios dificulta la obtención de recursos financieros para realizar inversiones en infraestructura, ya que las entidades financieras suelen requerir garantías sólidas para otorgar préstamos.
2. **Limitaciones para acceder a recursos públicos:** Los establecimientos educativos sin titularidad plena de los predios enfrentan dificultades para acceder a programas de financiamiento público destinados a la construcción, adecuación y mantenimiento de infraestructura educativa.
3. **Imposibilidad de realizar mejoras significativas:** La falta de titularidad plena puede impedir la realización de obras de ampliación, remodelación o construcción de nuevos escenarios educativos, limitando así la capacidad de las instituciones educativas para atender las necesidades de la población estudiantil y mejorar la calidad de la educación ofrecida.

B. IMPACTO EN LA CALIDAD EDUCATIVA:

La precariedad de la infraestructura educativa puede tener un impacto negativo en la calidad de la educación ofrecida. La falta de espacios adecuados, la ausencia de servicios básicos como agua potable y electricidad, y la deteriorada condición de las. instalaciones pueden afectar el ambiente de aprendizaje y el bienestar de estudiantes y docentes.

Es necesario adoptar medidas integrales que aborden las causas estructurales de la precariedad de la infraestructura educativa en Colombia. El saneamiento automático de titulación de los predios de propiedad de las Instituciones Educativas Oficiales se presenta como una medida clave en este sentido, al ofrecer una solución efectiva y expedita para superar las trabas legales que impiden la plena titularidad de los predios y facilitar así la inversión en infraestructura educativa.

C. DIAGNÓSTICO

Con la finalidad de sustentar la necesidad de esta iniciativa, se ofició a diferentes entidades territoriales para conocer la situación jurídica de los predios donde funcionan los establecimientos educativos.

ENTIDAD TERRITORIAL	PREDIOS LEGALIZADOS	PREDIOS SIN LEGALIZAR
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN-DEPARTAMENTO DE BOYACÁ	351	1.617
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN-MUNICIPIO DE YOPAL	33	69
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN-DEPARTAMENTO DE ARAUCA	355	140
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN-DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	SIN DATOS	1412
TOTAL	---	**3.238**

Fuente. Elaboración propia con base en la información suministrada por las Secretarías de Educación

4. FUNDAMENTO JURÍDICO

A. CONSTITUCIONALES

En virtud del artículo 58 de la Constitución Política de Colombia se garantiza la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, y establece que cuando en la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o

interés social resultaren en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social. A la vez, el segundo inciso dispone que la propiedad privada cumple una función social, y como tal le es inherente una función ecológica.

Por otro lado, el artículo 67 de la Constitución Política de Colombia establece que "La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura".

B. LEGALES

LEY 115 DE 1994

La Ley General de Educación en Colombia, establece en su artículo 89 la obligación de las entidades territoriales de "adecuar y dotar la infraestructura física de las instituciones educativas a las necesidades de la población en edad escolar

LEY 1682 DE 2013

Como antecedente y fundamento jurídico de esta iniciativa tenemos lo dispuesto en la ley de infraestructura, que consagró la figura de saneamiento automático como una herramienta jurídica que facilita y agiliza la disponibilidad de predios para los proyectos de infraestructura del transporte.

ARTÍCULO 21. Saneamientos por motivos de utilidad pública. La adquisición de inmuebles por los motivos de utilidad pública e interés social consagrados en las leyes gozará en favor de la entidad pública del saneamiento automático de cualquier vicio relativo a su titulación y tradición, incluso los que surjan con posterioridad al proceso de adquisición, sin perjuicio de las acciones indemnizatorias que por cualquier causa puedan dirigirse contra los titulares inscritos en el respectivo folio de matrícula inmobiliaria, diferentes a la entidad pública adquirente.

El saneamiento automático de que trata el presente articulo será aplicable a los inmuebles adquiridos para proyectos de infraestructura de transporte, incluso antes de la vigencia de la Ley 9ª de 1989, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno nacional en un plazo no mayor de ciento veinte (120) días calendario.

PARÁGRAFO 1°. El saneamiento automático será invocado por la entidad adquirente en el título de tradición del dominio y será objeto de registro en el folio de matrícula correspondiente.

PARÁGRAFO 2°. La entidad pública que decida emplear el mecanismo de saneamiento automático deberá verificar si el inmueble a adquirir se encuentra inscrito en el Registro de Tierras Despojadas y Abandonadas Forzosamente creado por la Ley 1448 de 2011, a cargo de la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Restitución de Tierras Despojadas, si existe en curso proceso judicial de restitución, así como si existen medidas de protección inscritas por la vía individual o colectiva a favor del propietario que no hayan sido levantadas, en virtud de lo previsto al efecto por la Ley 387 de 1997 y el Decreto número 2007 de 2001. En estos casos se entenderá que los propietarios carecen de la capacidad para enajenarlos voluntariamente.

En los casos en que solo se encuentren solicitudes de restitución o inscripción en el Registro de Tierras Despojadas o Abandonadas procederá adelantar la expropiación y se pondrá a disposición del juez de conocimiento de estos procesos el valor de los predios en depósito judicial, para que una vez se inicie el proceso de restitución este ponga el correspondiente depósito a órdenes del juez de restitución.

La inclusión del predio en los proyectos viales aprobados por el Gobierno nacional se entenderá en los términos del artículo 72 de la Ley 1448 de 2011 como una imposibilidad jurídica para la restitución que impondrá al Fondo de la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Restitución de Tierras Despojadas compensar a las víctimas con un predio de similares condiciones, en el orden y lineamientos establecidos en el artículo 98 de la Ley 1448 de 2011 y sus decretos reglamentarios. Sin embargo, en estos casos, el pago de la compensación se realizará con cargo a los recursos que se consignen en el depósito judicial efectuado por la entidad propietaria con cargo al proyecto, en virtud del proceso de expropiación.

En caso de que esté en trámite el proceso de restitución. se iniciará el proceso de expropiación, pero se esperarán las resultas del proceso de restitución para determinar a quién se consigna el valor del predio. En caso de que proceda la restitución, el valor consignado se transferirá al Fondo de la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Restitución de Tierras Despojadas para que compense las víctimas cuyo bien es jurídicamente imposible de restituir, en los términos previstos en el artículo 98 de la Ley 1448 de 2011 y sus normas reglamentarias.

El saneamiento automático no desvirtuará las medidas de protección inscritas en el Registro Único de Tierras Despojadas con fines publicitarios a favor de los poseedores, sin embargo, la prueba se considerará constituida para los respectivos efectos en eventuales procesos de restitución que se adelanten en el futuro sobre el bien.

Si el objeto de la expropiación fuere la adquisición parcial de un inmueble determinado, sujeto a los casos previstos en el presente parágrafo, en el Folio de Matricula Inmobiliaria de la parte restante que no sea objeto de adquisición, deberán mantenerse las medidas de protección inscritas. Además, teniendo en cuenta que no quedan afectos a los proyectos, procederá la restitución, siempre que se den los elementos y requisitos exigidos en la Ley 1448 de 2011.

Cumplido el procedimiento especial para la adquisición de predios vinculados a la. restitución de tierras o con medidas de protección. procederá el saneamiento por motivos de utilidad pública.

No obstante, lo anterior, la entrega anticipada de los predios la podrá solicitar la entidad responsable del proyecto de infraestructura ante el juez de conocimiento del proceso de expropiación. En cualquier caso, el juez de expropiación o el juez comisionado, durante la diligencia de entrega, deberá informar que se ha hecho la consignación del valor del predio a órdenes del juzgado de restitución.

PARÁGRAFO 3°. En todo caso ningún saneamiento automático implicará el levantamiento de servidumbres de utilidad pública frente a redes y activos, ni el desconocimiento de los derechos inmobiliarios que hayan sido previamente adquiridos para el establecimiento de la infraestructura de servicios públicos domiciliarios y actividades complementarias, Tecnologías de la Información y las comunicaciones. y la industria del Petróleo.

ARTÍCULO 22. ***Limitaciones, afectaciones, gravámenes al dominio y medidas cautelares.*** *(Modificado por el art. 8°. Ley 1882 de 2018)* En el proceso de adquisición de predios requeridos para proyectos de infraestructura de transporte, en caso de existir acuerdo de negociación entre la entidad Estatal y el titular inscrito en el folio de matrícula y previo al registro de la escritura pública correspondiente, la entidad estatal, con cargo al valor del negocio, podrá descontar la suma total o proporcional que se adeuda por concepto de gravámenes, limitaciones, afectaciones y medidas cautelares y pagar directamente dicho valor al acreedor o mediante depósito judicial a órdenes del despacho respectivo, en caso de cursar procesos ejecutivos u ordinarios en los que se haya ordenado el respectivo gravamen, considerando para el efecto el área objeto de adquisición, o verificar que lo realizará directamente el titular. De no ser posible, se continuará con el proceso de expropiación administrativa o judicial, según corresponda.

La entidad estatal adquirente expedirá un oficio con destino al Registrador de Instrumentos Públicos respectivo o a la autoridad competente, en el cual se solicite levantar la limitación, la afectación, gravamen o medida cautelar, evidenciando el pago y paz y salvo correspondiente, cuando a ello haya lugar. El Registrador deberá dar trámite a la solicitud en un término perentorio de 15 días hábiles.

Una vez realizada la respectiva anotación en el registro, el Registrador deberá dar aviso mediante oficio al notario correspondiente para que obre en la escritura pública respectiva del inmueble.

Las medidas cautelares al dominio cuya inscripción se encuentre caducada de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1579 de 2012, se podrán cancelar con la solicitud que realice la entidad estatal al Registrador de Instrumentos Públicos.

Cuando se trate de servidumbres de utilidad pública y las redes y activos allí asentados puedan mantenerse, se conservará el registro del gravamen en el folio del inmueble.

LEY 1955 DE 2019

El numeral 1 del artículo 8° de la Ley 1955, determina que en virtud de la declaratoria de utilidad pública, operará el saneamiento automático de vicios en los títulos y la tradición, para las entidades del Estado en el marco de los procesos de adquisición de inmuebles ubicados al interior de las áreas del Sistema de Parques Nacionales Naturales (SPNN), incluso los vicios que surjan con posterioridad al proceso de adquisición, al igual que la medida de saneamiento automático y compra de mejoras consagradas en la norma previamente citada, deberán someterse a las disposiciones de registro consagradas .en la Ley 1579 de 2012 en particular en lo consagrado en el artículo 4º del mencionado Estatuto Registral.

5. CONFLICTO DE INTERESES

El artículo 183 de la Constitución Política consagra a los conflictos de interés como causal de pérdida de investidura. Igualmente, el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 establece el régimen de conflicto de interés de los congresistas.

De conformidad con la jurisprudencia del Consejo de Estado y la Corte Constitucional, para que se configure el conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura deben presentarse las siguientes condiciones o supuestos:

(i) Que exista un interés directo, particular y actual: moral o económico.

(ii) Que el congresista no manifieste su impedimento a pesar de que exista un interés directo en la decisión que se ha de tomar.

(iii) Que el congresista no haya sido separado del asunto mediante recusación.

(iv) Que el congresista haya participado en los debates y/o haya votado.

(v) Que la participación del congresista se haya producido en relación con el trámite de leyes o de cualquier otro asunto sometido a su conocimiento.

En cuanto al concepto del interés del congresista que puede entrar en conflicto con el interés público, la Sala ha explicado que el mismo debe ser entendido como "una razón subjetiva que torna parcial al funcionario y que lo inhabilita para aproximarse al proceso de toma de decisiones con la ecuanimidad, la ponderación y el desinterés que la norma moral y la norma legal exigen" y como "el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto" (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Radicado 66001-23-33-002-2016-00291-01(PI), sentencia del 30 de junio de 2017).

De acuerdo con la Sentencia SU-379 de 2017, no basta con la acreditación del factor objetivo del conflicto de intereses, esto es, que haya una relación de consanguinidad entre el congresista y el pariente que pueda percibir un eventual beneficio.

Deben ser dotadas de contenido de acuerdo con las circunstancias específicas del caso concreto.

La Sala Plena del Consejo de Estado en sentencia del 17 de octubre de 2000 afirmó lo siguiente frente a la pérdida de investidura de los congresistas por violar el régimen de conflicto de intereses:

El interés consiste en el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto. Así, no se encuentra en situación de conflicto de intereses el congresista que apoye o patrocine el proyecto que, de alguna manera, redundaría en su perjuicio o haría más gravosa su situación o la de los suyos, o se oponga al proyecto que de algún modo les fuera provechoso. En ese sentido restringido ha de entenderse el artículo 286 eje la Ley 5ª de 1.991, pues nadie tendría interés en su propio perjuicio, y de lo que trata es de preservar la rectitud de la conducta de los congresistas, que deben actuar siempre consultando la justicia y el bien común, como manda el artículo 133 de la Constitución. Por eso, se repite, la situación de conflicto resulta de la conducta del congresista en cada caso, atendidas la materia de que se trate y las circunstancias del congresista y los suyos, [...].

En ese sentido, en la presente iniciativa se pueden llegar a presentar Confiticos de Interés cuando los congresistas, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, se puedan beneficiar de forma personal, actual y directa con la expedición de esta ley, en los términos de la Ley 2003 de 2019 o norma que la modifique o derogue.

6. IMPACTO FISCAL

La Ley 819 de 2003 *"por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones"*, establece en su artículo 7°, que:

"El impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explicito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo".

Así las cosas, en cumplimiento del artículo 7° de la Ley 819 de 2003, nos permitimos manifestar que este proyecto de ley no genera impacto fiscal al ser una modificación a una norma de orden procedimental.

En este orden de ideas, es importante traer a colación las Sentencia C-911 de 2007 y C-502 de 2007, donde la Corte Constitucional puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

"En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento".

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las normas que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

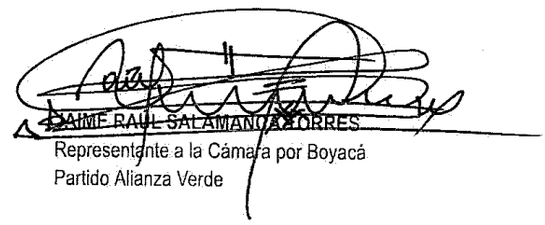
Al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los

gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el gobierno. (...). El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo." (Sentencia C-315 de 2008).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la viabilidad financiera de la propuesta que se estudia, siendo un asunto de persuasión y racionalidad legislativa, no de prohibición o veto.

Del honorable congresista,



JAIME RAUL SALAMANCA TORRES
Representante a la Cámara por Boyacá
Partido Alianza Verde

CONTENIDO

Gaceta número 1391 - Viernes, 25 de septiembre de 2026

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY **Págs.**

Proyecto de Ley número 330 de 2026 Cámara, por medio de la cual se establece una condición especial de pago de las multas por infracciones a las normas de tránsito y de transporte y de los servicios de grúa y parqueadero o patios, se dictan medidas para la descongestión de los patios de los organismos de tránsito, el saneamiento y actualización de los registros públicos vehiculares, la garantía del debido proceso en el régimen sancionatorio de tránsito y se dictan otras disposiciones. 1

Proyecto de Ley número 337 de 2026 Cámara, por medio de la cual se establece el saneamiento automático de titulación de predios de propiedad de las entidades territoriales certificadas en educación y municipios no certificados y se dictan otras disposiciones. 11

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2026